Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1623

Vragen van het lid **Hoogland** (PvdA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *een intercitystation in Harderwijk* (ingezonden 2 maart 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 19 maart 2015).

Vraag 1
Voldoet station Harderwijk binnen afzienbare tijd aan de norm om intercitystation te worden?

Antwoord 1
Het is begrijpelijk dat sommige reizigers graag een snellere verbinding van Harderwijk naar Utrecht zouden willen. Ook NS kent deze wens.
Op basis van de Lange Termijn Spooragenda is het de bedoeling dat NS samen met decentrale overheden en regionale vervoerders werkt aan verbeteringen van netwerk, verbindingen en knopen in het openbaar vervoer. Partijen kunnen wensen en knelpunten inbrengen en bespreken aan de landsdelige en landelijke OV- en Spoortafels. Deze werkwijze is geïntroduceerd omdat wijzigingen op ons drukke spoornetwerk (zoals het toevoegen van een Intercity-stop) altijd invloed hebben op andere regio's en landsdelen. De dienstregeling is een complexe puzzel, waarin een verbetering voor de ene groep reizigers meestal een verslechtering met zich meebrengt voor een andere groep. Over de consequenties van dit soort maatregelen wordt aan de OV- en Spoortafels gesproken. Vervolgens is het aan NS om de afweging te maken om binnen de complexe puzzel van de dienstregeling een bepaald station wel of niet te bedienen met Intercity's.
De vervoerconcessie schrijft voor hoe vaak een station bediend moet worden (zie artikel 44), maar niet met welk type trein (Intercity of Sprinter). De concessie bevat ook geen norm voor bediening van stations met Intercity's. Er is dus geen eenduidig antwoord op deze vraag.

Vraag 2
Deelt u de mening dat, indien inpasbaar, station Harderwijk de intercitystatus moet krijgen?

Antwoord 2
Het is aan NS om een dienstregeling te maken en te bepalen welke treinen stoppen op welke stations. Ik kan en wil die keuze niet maken. Daarom staan er hierover in de vervoerconcessie geen voorschriften.

ah-tk-20142015-1623
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2015

Bij de afweging om op een station wel of niet met Intercity's te stoppen betrekt NS in de eerste plaats het aantal reizigers dat een voordeel heeft van een Intercity-stop ten opzichte van het aantal reizigers dat er een nadeel heeft en naar de grootte van die voor- en nadelen. Het toevoegen van een Intercity-stop kan een groter netwerk van verbindingen raken. NS neemt ook in beschouwing de functie van het station binnen het totale OV-netwerk (zoals aansluiting op bus, tram, metro en de opgave om de reistijden tussen de Randstad en de landsdelen te verbeteren), het verwachte groeipotentieel, de beschikbare capaciteit, de inpasbaarheid in de dienstregeling en het effect op de exploitatiekosten.
NS meldt mij de volgende overwegingen over een eventuele Intercity-stop op station Harderwijk.

- Het aantal reizigers dat een voordeel heeft van het laten stoppen van de Intercity Zwolle – Utrecht bedraagt volgens NS circa 4.000 per dag. Dit zijn reizigers die vanuit Harderwijk van/naar Amersfoort, Utrecht, Zwolle en verder reizen. Het aantal reizigers dat benadeeld wordt door een Intercity-stop bedraagt circa 15.000 per dag.
- In het kader van de verkorting van de reistijd tussen de Randstad en de landsdelen (zie ook de motie Dik-Faber, Kamerstuk 29 984, nr. 571) is verlengen van de rijtijd door toevoegen van een extra stop niet voor de hand liggend.
- Het laten stoppen van Intercity Zwolle – Utrecht conflicteert met een andere wens van de decentrale overheden waar zij samen met de spoorsector op studeren, namelijk het verhogen van de frequentie van de Sprinter Utrecht – Harderwijk van twee naar vier keer per uur (twee keer door naar Zwolle). Als dit inpasbaar is, zou dit een verbetering betekenen voor de reizigers van Harderwijk die reizen naar stations tussen Harderwijk en Utrecht maar ook voor alle reizigers die reizen van/naar de stations Ermelo, Putten, Nijkerk (dagelijks 10.500 reizigers per dag), en gedeeltelijk voor de Amersfoortse stations Vathorst en Schothorst (dagelijks 8.200 reizigers van de twee Amersfoortse stations).
- Naar het oordeel van NS zijn er geen significante ruimtelijk-economische ontwikkelingen zoals woningbouw of ontwikkeling van werklocaties die het aannemelijk maken dat bovengenoemde cijfers de komende jaren sterk gaan wijzigen.

NS heeft mij laten weten gelet op deze overwegingen geen plannen te hebben om station Harderwijk met Intercity's te gaan bedienen.

Vraag 3
Kan de MIRT-studie[1] (driehoek Utrecht, Weesp, Harderwijk) naar de mogelijkheden om onder meer Harderwijk een intercitystation te maken worden versneld?

Antwoord 3
Het MIRT-onderzoek Sporendriehoek Utrecht-Hilversum-Harderwijk, uitgevoerd in opdracht van de provincies Utrecht en Gelderland en in samenwerking met NS, ProRail en het Ministerie van IenM, is begin 2015 afgerond. Het onderwerp van het onderzoek was een integrale verbetering van het OV-aanbod in het gebied tussen Utrecht (inclusief Uithof/Utrecht Science Park), Amersfoort, Harderwijk en Hilversum. Het bedienen van station Harderwijk met Intercity's was daarbij geen doel op zich.
Uit het onderzoek zijn mogelijke oplossingen naar voren gekomen die in een verkenning nader onderzocht kunnen worden. Tijdens de landsdelige OV- en Spoortafels die onlangs hebben plaatsgevonden, hebben partijen (de beide provincies, NS, ProRail en IenM) afgesproken dat ze de komende maanden de mogelijke inhoud van een MIRT-verkenning specificeren. Daarnaast werken ze een voorstel uit voor de mogelijke financiering van de realisatie van het op basis van de verkenning te kiezen voorkeursalternatief. In een eventuele MIRT-verkenning zal een breed palet aan oplossingen onderzocht gaan worden door combinaties van niet-OV, OV, hoogwaardig OV en spoor. Ten aanzien van de dienstregeling kan daarbij worden gestudeerd op nog nader vast te stellen varianten.

---

[1] MIRT: Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

Het streven is om in het Bestuurlijk Overleg MIRT van het najaar 2015 te besluiten over het wel of niet starten van de verkenning. Het is niet mogelijk om de besluitvorming over een eventuele MIRT-verkenning te versnellen.